



Treasury Board of Canada
Secrétariat

Secrétariat du Conseil du Trésor
du Canada

ANNUAL REPORT TO PARLIAMENT



Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

Fiscal Year 2004-05



Canada

Report on the Application of the Alternative Fuels Act

Fiscal Year 2004-05



© Her Majesty the Queen in Right of Canada,
represented by the President of the Treasury Board, 2005

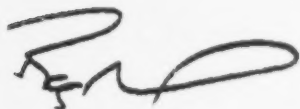
Catalogue No. BT76-1/2005
ISBN 0-662-69283-7

This document is available on the Treasury Board of Canada Secretariat
Web site at www.tbs-sct.gc.ca

This document is also available in alternate formats on request.

President's Message

I am pleased to table in Parliament the annual *Report on the Application of the Alternative Fuels Act*, for the fiscal year 2004–05, pursuant to the *Alternative Fuels Act*.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Reg Alcock', with a stylized, flowing script.

Reg Alcock

President of the Treasury Board and
Minister responsible for the Canadian Wheat Board

Table of Contents

Executive Summary	i
1. Introduction.....	1
1.1 <i>Alternative Fuels Act</i>	1
2. Compliance with the <i>Alternative Fuels Act</i>	2
2.1 New vehicle acquisitions.....	2
2.2 Use of ATF in the federal fleet	3
2.3 Examples of progress in the use of ATF and emissions reduction	4
2.4 Key obstacles to expanding the use of ATF	6
3. Conclusion.....	8
Appendix 1: Terminology	9
Appendix 2: New Vehicle Acquisitions	11
Appendix 3: Definitions of Table Headings.....	14

Executive Summary

Annual Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the AFA in respect of all federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1, and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

Requirements of the *Alternative Fuels Act*

The AFA requires that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks, and buses operated by federal departments and agencies use alternative transportation fuels (ATF).

For the fiscal year that began April 1, 2002, the AFA required that 75 per cent of the portion of newly acquired vehicles for which alternative fuels were deemed to be both cost-effective and operationally feasible be physically capable of using these.

The AFA also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use ATF in the operation of any motor vehicle capable of using such fuels, which must include ethanol, methanol, propane gas, natural gas, hydrogen, or electricity, and these must be used as a source of direct propulsion energy.

Compliance with the *Alternative Fuels Act*

With regard to the acquisition of ATF vehicles, the federal government, through activities of the federal bodies named in schedules I, I.1, and II of the FAA, is in full compliance with – and in fact has surpassed – the requirements of the AFA for the eighth consecutive year.

With regard to the use of ATF, federal organizations have indicated that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these to the maximum extent possible.



1. Introduction

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the AFA in respect of all federal bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1, and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

1.1 *Alternative Fuels Act*

The AFA received Royal Assent on June 22, 1995, and took effect on April 1, 1997. The purpose of the AFA is to accelerate the use in Canada of alternative transportation fuels (ATF) in motor vehicles in order to reduce the emission of carbon dioxide and other greenhouse gases (GHG) and to reduce dependence on petroleum-based fuels for transportation. The AFA targets the federal vehicle fleet and helps make the government a leader in the use of ATF.

The AFA stipulates that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks, and buses operated by federal departments and agencies, in the aggregate, use ATF.

Specifically, the AFA requires that departments and agencies review each new vehicle acquisition in terms of its estimated annual fuel consumption and primary operational tasks and determine whether using ATF would be both cost-effective and operationally feasible. This has been interpreted to mean that, if a new vehicle is less expensive to operate on ATF than on a conventional fuel, and the vehicle can fulfil its operational duties, then it is included in the group of new acquisitions that are capable of operating on ATF.

Under the AFA, for the fiscal year that began on April 1, 1997, 50 per cent of that group of vehicles had to have been able to operate on ATF. For the fiscal year that began on April 1, 1998, the requirement increased to 60 per cent. For the fiscal year that began on April 1, 1999, and for every year thereafter, 75 per cent of the viable vehicles must be capable of operating on ATF.

The AFA also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use an ATF in the operation of any motor vehicle capable of operating on such a fuel.

In July 1995, the Treasury Board of Canada Secretariat revised the *Motor Vehicle Policy* to ensure effective application of the AFA and its regulations and to provide leadership and assistance to departments and agencies to help them meet the obligations set forth in the AFA.

This is the eighth annual report on the application of the *Alternative Fuels Act*.

Section 2 of the Report assesses the federal government's compliance with the AFA. Section 2.1 summarizes the application of the AFA in relation to vehicles acquired in the 2004–05 fiscal year, and section 2.2 reports on the extent of ATF use in the federal fleet during the 2004–05 fiscal year. Section 2.3 contains examples of progress in the use of ATF and emissions reductions, while section 2.4 presents some of the key obstacles to using ATF in the federal fleet.

Section 3 concludes the report with a discussion of the federal government's commitment to continuing to meet the requirements of the AFA.

2. Compliance with the *Alternative Fuels Act*

Taking into account the acquisition activities of all departments and agencies, the federal government reports that it is in full compliance with the AFA. Section 2.1 provides a summary of the application of the AFA on a government-wide basis.

Furthermore, it is reported that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these fuels to the greatest extent possible.

2.1 New vehicle acquisitions

The table below provides a summary of the application of the AFA on a government-wide basis for the 2004–05 fiscal year. This table illustrates that at least 75 per cent of all new vehicle acquisitions for which ATF would be cost-effective and operationally feasible are, in fact, vehicles that are capable of operating on ATF. (Definitions of the table headings are contained in Appendix 3.)

Total number of vehicles acquired	Total number of vehicles for which ATF is cost-effective and operationally feasible	Actual number of ATF vehicles acquired	75% target—minimum compliance as per Part 2 of AFA
3,798	34	394	26

A summary of the application of the AFA by department and agency is contained in Appendix 2.

Meeting and exceeding the requirements of the AFA

The federal government, through the acquisition activities of departments and agencies, has surpassed the requirements of the AFA for the 2004–05 fiscal year. This can be attributed to the mandate of certain departments and agencies to demonstrate leadership in the use of ATF and an increasing emphasis within the federal government to incorporate climate change considerations into the management of its fleet.

Section 2 of the Report assesses the federal government's compliance with the AFA. Section 2.1 summarizes the application of the AFA in relation to vehicles acquired in the 2004–05 fiscal year, and section 2.2 reports on the extent of ATF use in the federal fleet during the 2004–05 fiscal year. Section 2.3 contains examples of progress in the use of ATF and emissions reductions, while section 2.4 presents some of the key obstacles to using ATF in the federal fleet.

Section 3 concludes the report with a discussion of the federal government's commitment to continuing to meet the requirements of the AFA.

2. Compliance with the *Alternative Fuels Act*

Taking into account the acquisition activities of all departments and agencies, the federal government reports that it is in full compliance with the AFA. Section 2.1 provides a summary of the application of the AFA on a government-wide basis.

Furthermore, it is reported that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these fuels to the greatest extent possible.

2.1 New vehicle acquisitions

The table below provides a summary of the application of the AFA on a government-wide basis for the 2004–05 fiscal year. This table illustrates that at least 75 per cent of all new vehicle acquisitions for which ATF would be cost-effective and operationally feasible are, in fact, vehicles that are capable of operating on ATF. (Definitions of the table headings are contained in Appendix 3.)

Total number of vehicles acquired	Total number of vehicles for which ATF is cost-effective and operationally feasible	Actual number of ATF vehicles acquired	75% target—required acquisitions as per the AFA
3,798	34	394	26

A summary of the application of the AFA by department and agency is contained in Appendix 2.

Meeting and exceeding the requirements of the AFA

The federal government, through the acquisition activities of departments and agencies, has surpassed the requirements of the AFA for the 2004–05 fiscal year. This can be attributed to the mandate of certain departments and agencies to demonstrate leadership in the use of ATF and an increasing emphasis within the federal government to incorporate climate change considerations into the management of its fleet.

From information provided by the departments and agencies and data contained in the Public Works and Government Services Canada Vehicle Statistical Information System (VSIS), it is estimated that all the ATF vehicles purchased in 2004-05 are factory-produced. These are the best estimates available at the time of tabling this report.

2.2 Use of ATF in the federal fleet

With respect to the use of any motor vehicle in the federal fleet already capable of operating on an alternative fuel, the AFA requires that federal bodies use an alternative fuel to the maximum extent possible, where this is cost-effective and operationally feasible.

The following table summarizes the estimated fuel consumption by fuel type for the 2004-05 fiscal year for the departments and agencies with the largest fleets.¹

Fuel type	Approximate number of vehicles	Total estimated annual consumption	Average annual consumption per vehicle
Conventional fuels			
Gasoline	22,354	58,268,216 L	2,606 L
Hybrid (gasoline)	365	128,819 L	353 L
E10 gasoline	N/A	2,809,578	N/A
Diesel	1,297	3,643,186 L	2,808 L
Biodiesel	7	10,800 L	1,542 L
Alternative fuels			
Natural gas	255	170,537 kg	669 kg
Propane	306	608,981 L	1,990 L
Ethanol 85	1,187	290,896 L	245 L
Electric	7	Data not available	Data not available
Total	25,778		

1. These departments and agencies are Agriculture and Agri-Food Canada, Canada Revenue Agency, Canada Border Services Agency, Canadian Food Inspection Agency, Citizenship and Immigration Canada, Correctional Service Canada, Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Health Canada, Human Resources and Skills Development Canada, Social Development Canada, Indian and Northern Affairs Canada, Industry Canada, National Defence, National Research Council Canada, Natural Resources Canada, Parks Canada, Public Works and Government Services Canada, Royal Canadian Mounted Police, and Transport Canada.

2.3 Examples of progress in the use of ATF and emissions reduction

The items below highlight the use of ATF and progress in emissions reduction by the federal government during the 2004–05 fiscal year.

1. In November 2002, the Government of Canada announced that it was leading by example in taking action to further reduce GHG emissions from its fleet by using more energy-efficient vehicles and alternative fuels. For example, E10 fuel is to be purchased whenever available and new purchasing criteria have been added to ensure that more climate-friendly vehicles are acquired and that, beginning with the 2004 model year, GHG emissions have been added to cost and fuel consumption as mandatory criteria when making purchasing decisions.
2. There was a total of 12 federal E85 stations across Canada during the 2004–05 fiscal year. Correctional Service Canada operated six ethanol 85 (E85) fuelling stations and Agriculture and Agri-Food Canada operated four, while Natural Resources Canada and the Canadian Food Inspection Agency each operated one E85 fuelling station. There was a total of 393 E85 vehicles purchased for the federal fleet during this fiscal year, bringing the total number of E85 vehicles in the federal fleet to an estimated 1,187.
3. The introduction in Canada of hybrid gasoline-electric vehicles has been well received by the federal government, which finds them to be practical and environmentally friendly. Hybrid gasoline-electric vehicles are not considered to be ATF vehicles under the AFA and, as such, are not included in the “Number of Actual ATF Vehicles Acquired” column in the table in section 2.1 of this report. Nevertheless, hybrid gasoline-electric vehicles emit significantly fewer pollutants than conventional gasoline vehicles. The federal government acquired 151 hybrids during the 2004–05 fiscal year, up from 84 new acquisitions during the 2003–04 fiscal year (see table below). The federal government now operates a total of 365 of these fuel-efficient vehicles.
4. Natural Resources Canada (NRCan) installed a biodiesel fuelling station at its central location in Ottawa in August 2004. This fuel is used by 12 Ottawa-based diesel vehicles operated by NRCan. Biodiesel is produced from local, renewable resources—either agricultural products or agro-industrial residues. A 20 per cent blend of biodiesel with petroleum diesel (B-20) produces 12 to 18 per cent fewer greenhouse gas emissions, and a 2 per cent blend (B-2) produces 1 to 2 per cent fewer greenhouse gas emissions. As well, by changing the waste products into biodiesel, they are diverted from landfill sites where they may have produced methane gas, which contributes to climate change. Currently this biodiesel supply is used exclusively by NRCan vehicles; however, there are plans to make this fuel available to other federal departments on a cost-recovery basis.

5. Natural Resources Canada purchased five Mercedes Benz Pulse vehicles, commonly referred to as "smart cars." These five vehicles are designed to operate on diesel and are extremely fuel-efficient vehicles with a combined city and highway fuel efficiency rating of only 4.2 litres per 100 kilometres.

Department or Agency	Number of hybrid gas-electric vehicles acquired in 2004-05
Agriculture and Agri-Food Canada	10
Atlantic Canada Opportunities Agency	2
Canada Revenue Agency	1
Canada Border Services Agency	3
Canadian Food Inspection Agency	19
Citizenship and Immigration Canada	1
Correctional Service Canada	14
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec	2
Environment Canada	4
Fisheries and Oceans Canada	9
Health Canada	3
Human Resources and Skills Development Canada	1
Indian and Northern Affairs Canada	1
Industry Canada	1
National Defence	16
Natural Resources Canada	5
Parks Canada	13
Privy Council Office	1
Public Works and Government Services Canada	10
Royal Canadian Mounted Police	3
Social Development Canada	1
Transport Canada	30
Treasury Board of Canada Secretariat	1
Total	151

2.4 Key obstacles to expanding the use of ATF

Despite the commitment of the federal government to increase the use of ATF in the federal fleet, a number of external factors continue to limit the cost-effectiveness and operational feasibility of using ATF vehicles. During the past eight fiscal years, the acquisition of ATF vehicles and the use of ATF were curtailed by a limited ATF infrastructure across many parts of the country and a limited selection and availability of appropriate ATF vehicles from manufacturers.

The items below summarize some of the key obstacles.

1. During the 2004–05 fiscal year, there continued to be a limited supply of factory-produced ATF vehicles, compared to the number of gasoline models, suitable for federal government operations. There were no factory-produced propane or natural gas vehicles available in the 2005 model year. There were a few factory-produced propane and natural gas vehicles available in the 2004 model year; however, these vehicles were available for purchase only during the early part of the 2004–05 model year and the classes available were not suitable for all federal organizations. The only ATF produced in the 2005 model year is the ethanol 85/gasoline flex-fuel vehicle and not for all vehicle classes.
2. Compared to similar classes of gasoline vehicles, premiums for the acquisition of factory-produced ATF vehicles range from \$2,466 to \$13,881 for propane and natural gas vehicles and up to \$4,522 for E85 vehicles. The cost of after-market conversion kits ranges from \$4,995 to \$6,395 for propane and natural gas applications. These factors, combined with the relatively low average annual kilometres travelled by federal vehicles, make it less likely that ATF use will be cost-effective.
3. The effectiveness and quality of vehicle conversion kits remain questionable, considering that emissions-testing analysis of converted vehicles sometimes reveals higher emissions than those from a gasoline vehicle. The highly sophisticated on-board diagnostic computers in new vehicles have severely curtailed the after-market conversion industry's ability to convert engines properly, and only a limited number of authorized conversion service centres was available in 2004–05 (32 locations in four provinces). The federal government therefore clearly favours factory-produced ATF vehicles and, as a result, 100 per cent of the ATF vehicles acquired in 2004–05 were factory-produced.
4. The natural gas and propane infrastructure is still limited; supply of these fuel types is unreliable outside of urban areas, and supplier hours of operation are often restricted. During the 2004–05 fiscal year, E85 was available commercially in only one location (Ottawa, Ontario) and federal departments are installing E85 fuelling tanks on government sites in order to expand the use and availability of this ATF.

-
5. The availability and operating hours of approved warranty service facilities offering routine maintenance and repair services for factory-produced or converted ATF vehicles are limited, thereby restricting the use of such vehicles in many locations. Some departments have also noted that the limited number of approved warranty service facilities has resulted in higher maintenance and repair costs.
 6. Some jurisdictions still restrict the use of propane vehicles in certain areas, e.g. in underground parking garages and on some airport tarmacs.
 7. The addition of an ATF tank sometimes affects the operational capabilities of vehicles. For example, available cargo space is often reduced.

3. Conclusion

During the 2004–05 fiscal year, the federal government, through the activities of the federal bodies named in schedules I, I.1, and II of the FAA, has fully complied with the requirements of the AFA. It should be noted that the federal government has complied with the AFA every year since it came into force in April 1997.

The federal government is committed to continuing to comply with the requirements of the AFA and to demonstrating leadership in attaining all federal environmental objectives. Expanding the current use of ATF and ATF vehicles remains a priority with departments and agencies as long as the use of such products is cost-effective and operationally feasible for their specific requirements.

The federal government finds that the availability of ATF vehicles and associated ATF infrastructure has not yet materialized to the extent first envisaged when the AFA was passed in June 1995. To date, the federal government has encountered many obstacles that place practical limitations on the use of ATF and ATF vehicles. In time, as these obstacles are overcome, there will be greater opportunity to acquire more ATF vehicles for the federal fleet and make greater use of alternative fuels across the federal government.

Expanding the use of ATF and ATF vehicles is but one of many measures taken by the federal government to reduce harmful emissions from its fleet. For example, fuel consumption and GHG emissions are now included in the evaluation criteria of bids for federal vehicles, providing an advantage to fuel-efficient vehicles.

The modernization of the federal fleet, where newer, cleaner, and more fuel-efficient vehicles are replacing older-technology vehicles, has led to a significant reduction in GHG and harmful ground-level emissions. A recent report on the federal fleet commissioned by Natural Resources Canada as part of the Federal Vehicles Initiative to measure federal fleet energy improvements since 1995–96 provided encouraging findings, which indicated an overall 21 per cent reduction in tailpipe GHG (carbon dioxide, methane, and nitrous oxide) emissions over this period.

Sound fleet management practices, in accordance with a life cycle approach to motor vehicle management, complement the AFA to ensure that the federal government acquires and operates its vehicles in an environmentally responsible manner.

Appendix 1: Terminology

The following section provides definitions of the terms frequently used in this report.

Motor vehicle

For the purposes of reporting on the AFA, *motor vehicle* is defined to include automobiles, passenger vans, light- or medium-duty trucks, and buses.

Alternative transportation fuel

Under the AFA, *alternative transportation fuel*, or ATF, must include, but is not limited to, ethanol, methanol, propane gas, natural gas, hydrogen, or electricity, and these must be used as a sole source of direct propulsion energy.

For the purpose of acquiring motor vehicles, the *Alternative Fuels Regulations* expand the definition of ATF given above to include blended fuels when an ATF (as defined above) makes up at least 50 per cent of the blend. Flex-fuel and bi-fuel vehicles are also considered to be ATF vehicles for the purposes of acquiring motor vehicles.

For the purposes of using ATF, the *Alternative Fuels Regulations* also expand the definition of ATF given above to include bio-diesel and blended fuels that include any amount of the approved ATF.

Bi-fuel vehicle

A *bi-fuel vehicle* is one with two separate fuel systems that operates on either fuel (e.g. a bi-fuel gasoline-propane vehicle can operate on either gasoline or propane).

Flex-fuel vehicle

A *flex-fuel vehicle* is one with a single fuel system that operates on one of two different fuels alone or on a blend of the two (e.g. an E85 vehicle can operate on gasoline alone or on any blend of gasoline and ethanol to a maximum of 85 per cent ethanol).

Cost-effective

A vehicle is considered cost-effective for ATF use if it can be demonstrated that the additional cost of either converting a vehicle to use ATF or acquiring a factory-produced ATF vehicle will be recovered in the form of fuel savings over the life of the vehicle.

Where net savings are greater than \$1, a vehicle is considered cost-effective for ATF use.



Operationally feasible

ATF use is considered to be operationally feasible when it can be demonstrated that the vehicle will be able to fulfill its primary operational tasks.

The definition of operational feasibility will vary across departments and agencies according to a wide range of variables, including the following: the specific travel patterns of each vehicle, the mandate of the department or agency, the availability of alternative fuels wherever the vehicle will travel, the local laws (or by-laws), the vehicle performance requirements, and the vehicle availability or the availability of a suitable conversion kit.

Appendix 2: New Vehicle Acquisitions

The table below summarizes the application of the AFA for the 2004-05 fiscal year by department or agency. The information reported is the result of consultations with each department and agency.

Departments and agencies included in schedules I, I.1, and II of the FAA but not listed below *did not* acquire any new vehicles during the 2004-05 fiscal year. Nonetheless, they are in compliance with the AFA, as their required ATF vehicle acquisitions are zero.

Department or Agency	Number of vehicles acquired	Vehicles cost-effective and operationally feasible for ATF use	Actual number of ATF vehicles acquired
Schedule I			
Agriculture and Agri-Food Canada	63	11	34
Citizenship and Immigration Canada	8	0	4
Department of Justice Canada	1	0	0
Environment Canada	37	1	3
Fisheries and Oceans Canada	116	0	7
Health Canada	82	2	14
Indian and Northern Affairs Canada	25	2	13
Industry Canada	29	0	0
National Defence	848	0	12
Natural Resources Canada	42	3	12
Public Works and Government Services Canada	39	2	17
Transport Canada	72	0	16
Treasury Board of Canada Secretariat	1	0	0
Veterans Affairs Canada	8	0	1
Totals for Schedule I	1,371	21	133

Department or Agency	Number of vehicles acquired	Vehicles cost-effective and operationally feasible for ATF use	Actual number of ATF vehicles acquired
Schedule I.1			
Atlantic Canada Opportunities Agency	7	0	2
Canada Border Services Agency	53	0	18
Canadian Firearms Centre	6	0	6
Canadian Grain Commission	1	0	0
Canadian International Development Agency	1	0	0
Canadian Transportation Agency	1	0	0
Correctional Service Canada	169	9	49
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec	4	0	0
Human Resources and Skills Development Canada	46	0	28
Library and Archives Canada	1	0	1
National Parole Board	5	0	0
Privy Council Office	3	0	0
Registrar of the Supreme Court of Canada and that portion of the Public Service of Canada appointed under subsection 12(2) of the <i>Supreme Court Act</i>	2	0	0
Royal Canadian Mounted Police	1,702	4	25
Social Development Canada	13	0	2
Statistics Canada	1	0	0
Totals for Schedule I.1	2,015	13	131

Department or Agency	Number of vehicles acquired	Vehicles cost-effective and operationally feasible for ATF use	Actual number of ATF vehicles acquired
Schedule II			
Canada Revenue Agency	32	0	20
Canadian Food Inspection Agency	333	0	108
Canadian Nuclear Safety Commission	1	0	0
National Battlefields Commission	1	0	0
National Research Council Canada	7	0	1
Parks Canada	38	0	1
Totals for Schedule II	412	0	130
Total for all Schedules	3,798	34	394



Appendix 3: Definitions of Table Headings

Department or Agency

These are all federal bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1, and II of the *Financial Administration Act* that made vehicle acquisitions during the 2004–05 fiscal year.

Number of vehicles acquired

This is the total number of vehicles acquired by the departments and agencies during the 2004–05 fiscal year.

Vehicles for which ATF is cost-effective and operationally feasible

This is the number of vehicles acquired in 2004–05 that are considered to be no more costly to operate on ATF than on a conventional fuel *and* are able to fulfill their operational roles while using ATF.

Actual number of ATF vehicles acquired

This is the actual number of vehicles acquired in 2004–05 that are capable of operating on ATF.

75% target—required acquisitions as per the AFA

This is the total number of vehicles acquired in 2004–05 that should be capable of operating on ATF in accordance with the *Alternative Fuels Act*.

For the 2004–05 fiscal year, the AFA requires that 75 per cent of all those vehicles acquired for which ATF is determined to be both cost-effective and operationally feasible should be physically capable of operating on ATF.



Secrétariat du Conseil du Trésor
du Canada

Treasury Board of Canada
Secretariat

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

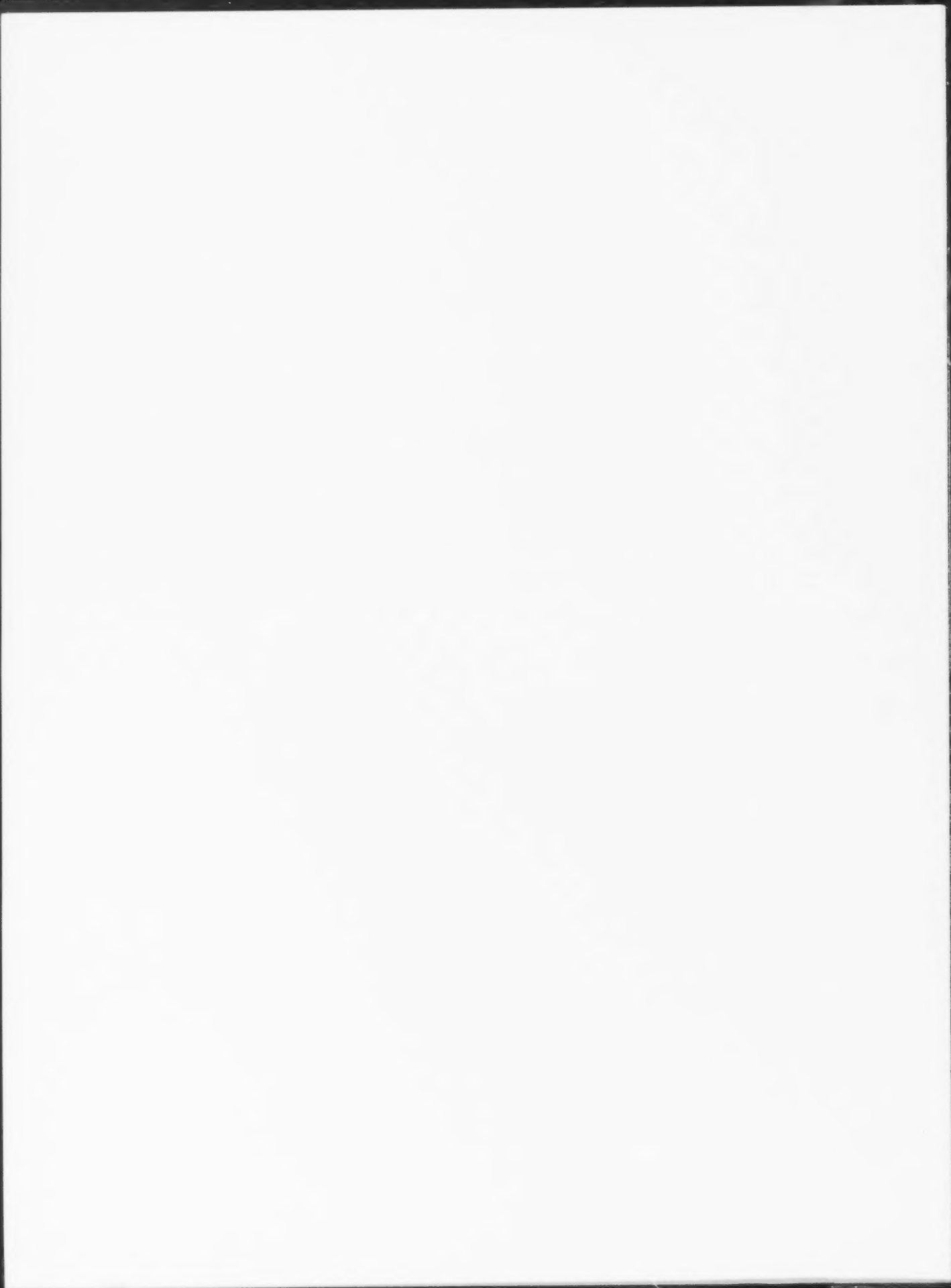


Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Exercice 2004-2005



Canada



Rapport sur l'application de la Loi sur les carburants de remplacement

Exercice 2004–2005



© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2005

N° de catalogue BT76-1/2005
ISBN 0-662-69283-7

Ce document est disponible sur le site Web du
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à www.tbs-sct.gc.ca

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé
pour désigner tant les hommes que les femmes.

Message du président

J'ai le plaisir de déposer au Parlement le *Rapport sur l'application de la Loi* sur les carburants de remplacement, prévu aux termes de cette loi, pour l'exercice 2004-2005.

Le président du Conseil du Trésor et
ministre responsable de la Commission canadienne du blé,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Reg Alcock', written in a cursive style.

Reg Alcock

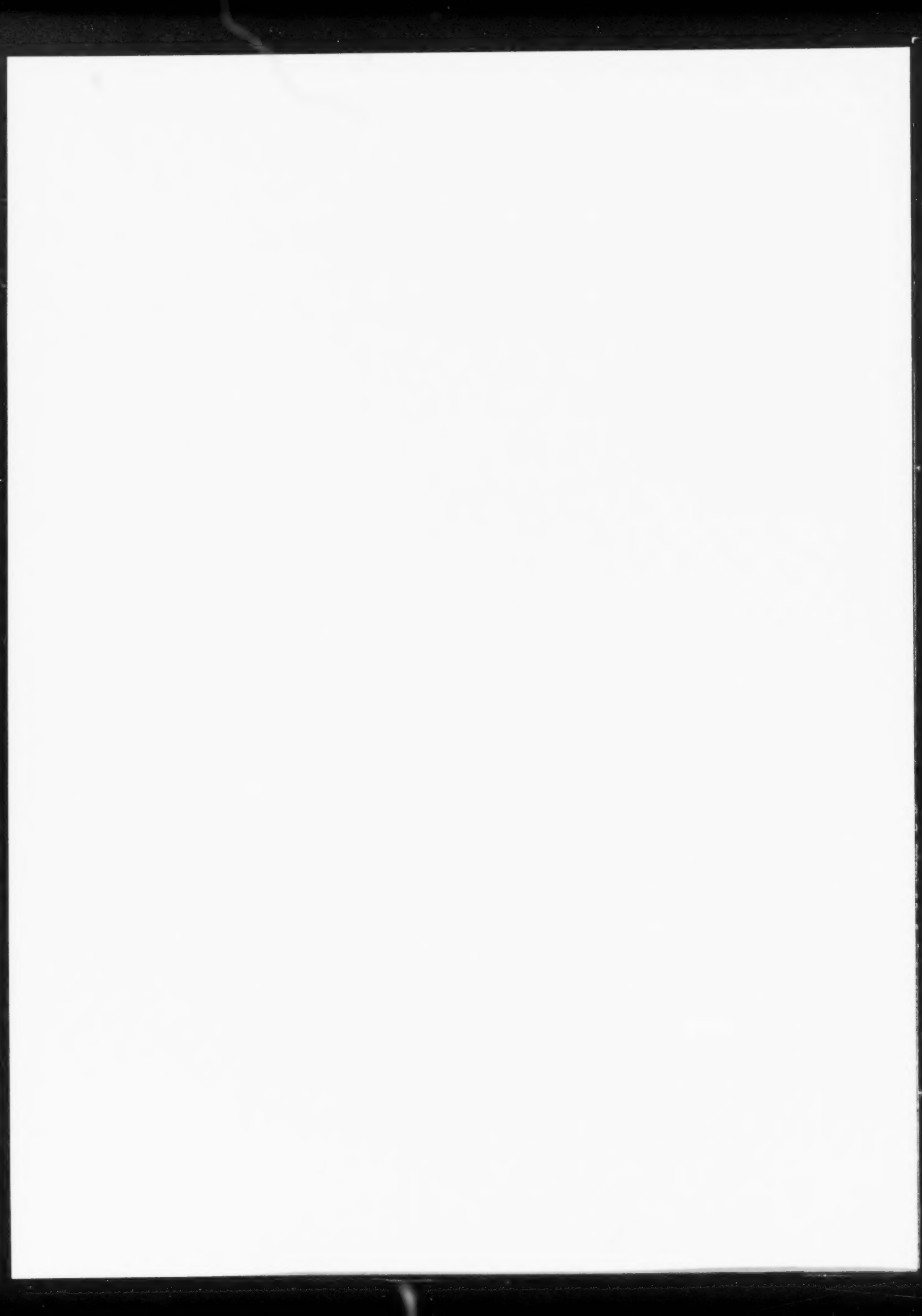


Table des matières

Résumé	i
1. Introduction.....	1
1.1 <i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	1
2. Conformité à la <i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	2
2.1 Nouvelles acquisitions	2
2.2 Utilisation des carburants de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement fédéral	3
2.3 Exemples des progrès réalisés en matière d'utilisation de carburants de remplacement et de réduction des émissions	4
2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement.....	8
3. Conclusion.....	10
Annexe 1 – Terminologie	12
Annexe 2 – Nouvelles acquisitions.....	14
Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux	17



Résumé

Rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi sur les carburants de remplacement* (la Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des entités du gouvernement fédéral (ministères et organismes) mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, à l'exercice commençant le 1^{er} avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers et moyens, et des autobus exploités par les ministères et les organismes fédéraux devront être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, lorsque cela est rentable et faisable.

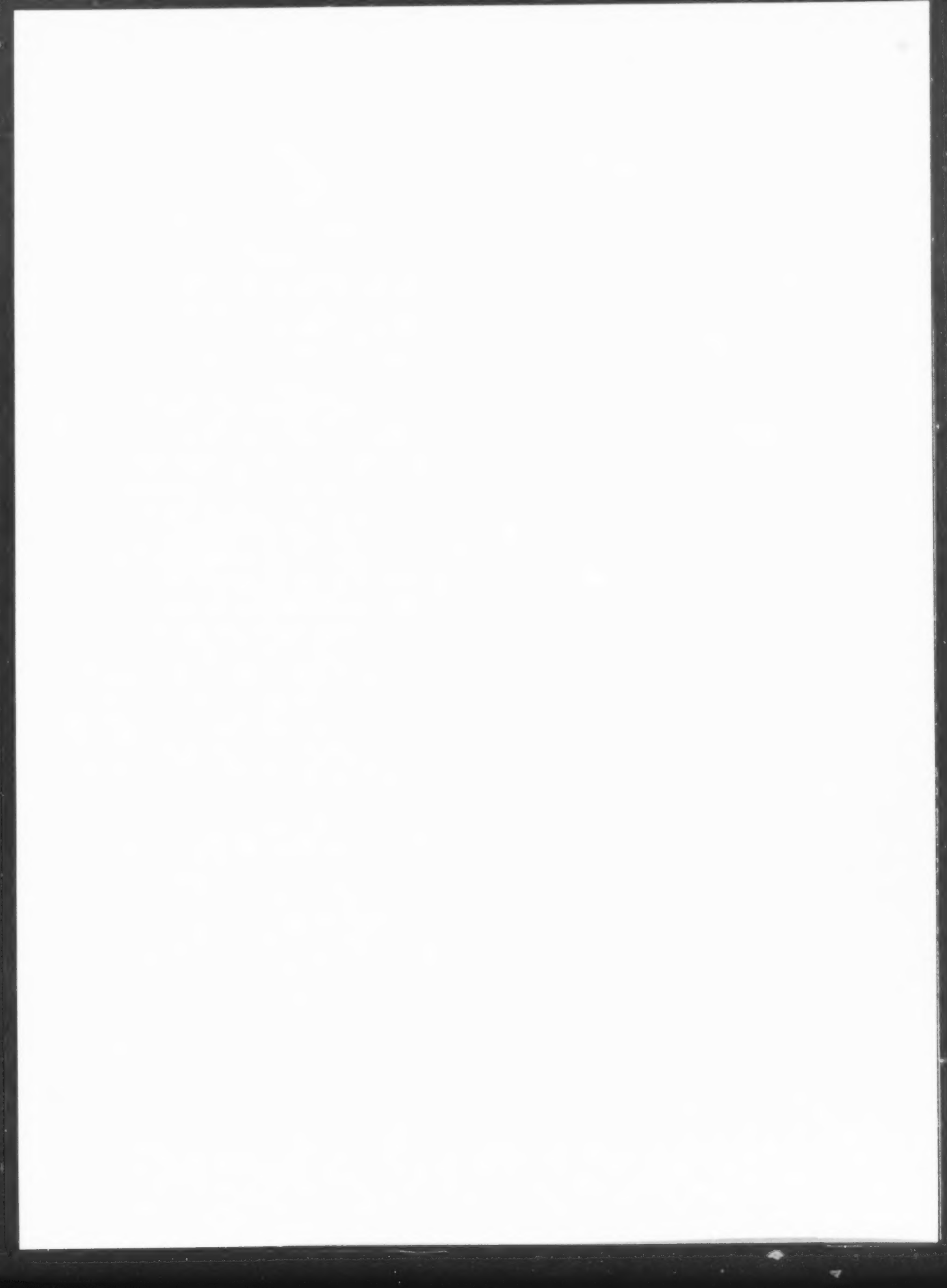
Pour l'exercice qui a débuté le 1^{er} avril 2002, la Loi exigeait que 75 p. 100 des véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement était jugée rentable et faisable, soient capables d'utiliser ces carburants de remplacement.

La Loi précise aussi qu'il incombe à chaque entité du gouvernement fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser des carburants de remplacement dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner aux carburants de remplacement. Sont obligatoirement compris parmi les carburants de remplacement, l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène ou l'électricité et ceux-ci doivent être utilisés comme source d'énergie de propulsion directe d'un véhicule.

Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

En ce qui concerne l'acquisition de véhicules pouvant fonctionner aux carburants de remplacement, les activités menées par les entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de respecter pleinement – et en fait de dépasser – les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une huitième année consécutive.

En ce qui concerne l'utilisation des carburants de remplacement, les organismes fédéraux ont signalé que tous les véhicules du parc fédéral pouvant fonctionner aux carburants de remplacement les utilisent autant que possible.



1. Introduction

La *Loi sur les carburants de remplacement* (la Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des entités fédérales (ministères et organismes) mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi, qui a été sanctionnée le 22 juin 1995, est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1997. Elle a pour objet d'accroître l'utilisation au Canada de carburants de remplacement dans les véhicules automobiles afin de diminuer les émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre, et de réduire la dépendance à l'égard des produits à base de pétrole pour le transport. La Loi vise les véhicules du parc fédéral et aide le gouvernement à devenir un chef de file dans l'utilisation de carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, à l'exercice commençant le 1^{er} avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers et moyens, et des autobus exploités par les ministères et les organismes fédéraux devront globalement fonctionner aux carburants de remplacement lorsque cela est rentable et faisable.

Plus précisément, la Loi exige que les ministères et les organismes examinent l'acquisition de chaque nouveau véhicule en fonction de la consommation annuelle estimative de carburant et des principales utilisations opérationnelles qui en sont faites, et vérifient s'il est rentable et faisable d'utiliser des carburants de remplacement. On a interprété cette exigence législative de la façon suivante : s'il en coûte moins cher d'exploiter un nouveau véhicule fonctionnant à un carburant de remplacement qu'à un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, il fait partie du groupe des véhicules nouvellement acquis qui sont capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, pour l'exercice qui a commencé le 1^{er} avril 1997, 50 p. 100 des véhicules de ce groupe devaient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement. Pour l'exercice qui a commencé le 1^{er} avril 1998, cette proportion passait à 60 p. 100. Pour l'exercice qui a commencé le 1^{er} avril 1999 et pour les suivants, 75 p. 100 des véhicules rentables doivent être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi précise également qu'il incombe à chaque entité du gouvernement fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser du carburant de remplacement pour l'exploitation des véhicules automobiles capables de fonctionner à ce carburant.



En juillet 1995, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a révisé la *Politique sur les véhicules automobiles* pour faire en sorte que la Loi et le règlement qui en découle soient appliqués efficacement, et pour offrir aide et orientation aux ministères et organismes afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Loi.

Le présent document constitue le huitième rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*.

La section 2 du Rapport évalue la conformité du gouvernement fédéral à la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi relativement à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2004-2005 et la section 2.2 fait rapport du degré d'utilisation des carburants de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement fédéral durant ce même exercice. La section 2.3 donne des exemples des progrès réalisés quant à l'utilisation des carburants de remplacement et à la réduction des émissions, tandis que la section 2.4 décrit certains des principaux obstacles à leur utilisation dans les parcs automobiles du gouvernement fédéral.

La section 3 termine le rapport par une analyse de la volonté du gouvernement fédéral de continuer à se conformer aux exigences de la Loi.

2. Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, le gouvernement fédéral rapporte qu'il respecte entièrement la Loi. La section 2.1 donne un aperçu de l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, il est signalé que tous les véhicules du parc automobile fédéral capables de fonctionner aux carburants de remplacement utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant résume la façon dont la Loi a été appliquée à l'échelle gouvernementale au cours de l'exercice 2004-2005. Il montre qu'au moins 75 p. 100 de tous les véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement serait rentable et faisable, sont effectivement capables de fonctionner aux carburants de remplacement. (La définition des en-têtes des tableaux se trouve à l'annexe 3.)

Nombre total de véhicules acquis	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis	Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi
3 798	34	394	26

L'annexe 2 indique brièvement comment la Loi a été appliquée dans les divers ministères et organismes.

Les exigences de la Loi ont été respectées et même dépassées

Les acquisitions des ministères et des organismes ont permis au gouvernement fédéral de dépasser les exigences de la Loi pour 2004-2005, ce qui peut s'expliquer par le mandat que se sont donné certains ministères et organismes de faire preuve de leadership dans l'utilisation des carburants de remplacement et l'importance grandissante au sein du gouvernement fédéral d'intégrer les considérations liées au changement climatique dans la gestion de son parc automobile.

D'après l'information fournie par les ministères et les organismes, et les données contenues dans le Système de données statistiques sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, on estime que tous les véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement achetés en 2004-2005 avaient été produits en usine. Ces résultats constituent les meilleures évaluations effectuées au moment du dépôt du présent rapport.

2.2 Utilisation des carburants de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement fédéral

La Loi exige, lorsque cela est rentable et faisable, que les entités du gouvernement fédéral se servent autant que possible de carburants de remplacement pour exploiter tout véhicule du parc automobile fédéral qui est déjà capable de fonctionner à ces carburants.

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par genre de carburant pour l'exercice 2004-2005 pour les ministères et les organismes ayant les plus grands parcs automobiles.¹

Genre de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence	22 354	58 268 216 L	2 606 L
Véhicule hybride (essence)	365	128 819 L	353 L
Essence E10	N/D	2 809 578 L	N/D
Diesel	1 297	3 643 186 L	2 808 L
Biodiesel	7	10 800 L	1 542 L
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	255	170 537 kg	669 kg
Gaz propane	306	608 981 L	1 990 L
Éthanol 85	1 187	290 896 L	245 L
Électricité	7	données non disponibles	données non disponibles
Total	25 778		

2.3 Exemples des progrès réalisés en matière d'utilisation de carburants de remplacement et de réduction des émissions

Les exemples donnés ci-dessous montrent l'utilisation de carburants de remplacement et les progrès réalisés en matière de réduction des émissions par le gouvernement fédéral au cours de l'exercice 2004-2005.

1. Ces ministères et organismes sont : Affaires indiennes et du Nord Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, Agence des services frontaliers du Canada, Agence du revenu du Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Citoyenneté et Immigration Canada, Conseil national de recherches du Canada, Défense nationale, Développement social Canada, Environnement Canada, Gendarmerie royale du Canada, Industrie Canada, Parcs Canada, Pêches et Océans Canada, Ressources humaines et Développement des compétences Canada, Ressources naturelles Canada, Santé Canada, Service correctionnel Canada, Transports Canada, et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

1. En novembre 2002, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il prêchait par l'exemple en prenant des mesures additionnelles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules de son parc automobile en utilisant des véhicules à plus haut rendement énergétique et des carburants de remplacement. Par exemple, l'achat d'éthanol 10, lorsque disponible; l'établissement d'un nouveau critère pour l'acquisition de véhicules sans risques pour le climat; et, à compter de l'année modèle 2004, l'ajout des émissions de GES au coût et à la consommation d'essence comme critère obligatoire lors de nouvelles acquisitions.
2. Au cours de l'exercice 2004-2005, il y avait au total 12 postes fédéraux de ravitaillement en éthanol 85 au Canada. Service correctionnel Canada exploitait six d'entre eux, Agriculture et Agroalimentaire Canada en exploitait quatre, tandis que Ressources naturelles Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments exploitaient chacun un de ces postes. Le nombre de véhicules à l'éthanol 85 achetés pour le parc automobile fédéral totalisait 393 véhicules au cours de cet exercice, ce qui porte à 1 187 le nombre total de véhicules à l'éthanol 85 dans le parc automobile fédéral.
3. L'arrivée sur le marché canadien de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité a été bien accueillie par le gouvernement fédéral, qui les trouve pratiques et bons pour l'environnement. De tels véhicules hybrides ne sont pas actuellement considérés comme des véhicules utilisant des carburants de remplacement en vertu de la Loi et, à ce titre, ils ne sont pas comptés dans la colonne « nombre réel de véhicules aux carburants de remplacement acquis » du tableau de la section 2.1 de ce rapport. Il reste que les véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité émettent sensiblement moins de polluants que les véhicules à essence traditionnels. Le gouvernement fédéral a acquis 151 véhicules hybrides de ce genre au cours de l'exercice 2004-2005, en hausse de 84 par rapport à l'exercice 2003-2004 (voir le tableau qui suit). Le gouvernement fédéral utilise en tout 365 de ces véhicules à haut rendement énergétique.
4. En août 2004, Ressources naturelles Canada (RNCan) a installé un poste de ravitaillement en biodiesel à son bureau central situé à Ottawa. Ce carburant alimente les 12 véhicules diesel basés à Ottawa qu'utilise RNCan. Le biodiesel est produit à partir de ressources renouvelables disponibles localement – soit à partir de produits agricoles ou de résidus agro-industriels. Un mélange composé de 20 p. 100 de biodiesel et de diesel issu du pétrole (B-20) produit de 12 à 18 p. 100 moins de gaz à effet de serre et un mélange de 2 p. 100 (B-2) produit quant à lui, de 1 à 2 p. 100 moins de gaz à effet de serre. En outre, en transformant les déchets en biodiesel, ceux-ci n'aboutissent pas dans les sites d'enfouissement où ils sont susceptibles de produire du méthane, lequel contribue au changement climatique. À l'heure actuelle, seuls les véhicules de RNCan ont accès à ces



postes de ravitaillement en biodiesel; toutefois, on prévoit mettre ce carburant à la disposition d'autres ministères fédéraux contre remboursement des frais.

5. Ressources naturelles Canada a fait l'acquisition de véhicules Mercedes Benz Pulse, mieux connus sous le nom de voitures Smart. Ces cinq véhicules sont conçus pour fonctionner au diesel et possèdent une très grande efficacité énergétique. La consommation de carburant sur la route et en ville n'étant que de 4,2 litres aux 100 kilomètres.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides (essence-électricité) acquis en 2004-2005
Affaires indiennes et du Nord Canada	1
Agence canadienne d'inspection des aliments	19
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	2
Agence de promotion économique du Canada atlantique	2
Agence des services frontaliers du Canada	3
Agriculture et Agroalimentaire Canada	10
Bureau du Conseil privé	1
Citoyenneté et Immigration Canada	1
Agence du revenu du Canada	1
Défense nationale	16
Développement social Canada	1
Environnement Canada	4
Gendarmerie royale du Canada	3
Industrie Canada	1
Parcs Canada	13
Pêches et Océans Canada	9
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	1
Ressources naturelles Canada	5
Santé Canada	3
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1
Service correctionnel Canada	14
Transports Canada	30
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	10
Total	151

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation de carburants de remplacement pour les véhicules du parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter les possibilités d'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Au cours des huit derniers exercices, l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'utilisation de ces carburants ont été réduites par une infrastructure limitée de distribution de carburants de remplacement dans de nombreuses régions du pays et par le choix et l'offre limités de véhicules alimentés aux carburants de remplacement chez les fabricants.

Voici un résumé des principaux obstacles.

1. L'exercice 2004-2005 s'est encore caractérisé par une offre limitée de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral, comparativement aux modèles de véhicules à essence. Aucun véhicule propulsé au gaz propane ou au gaz naturel produit en usine n'était disponible dans l'année modèle 2005. Seuls quelques véhicules propulsés à l'aide de ces carburants et produits en usine étaient disponibles dans l'année modèle 2004; cependant, on ne pouvait se les procurer qu'au tout début de l'année modèle 2004-2005 et les catégories de véhicules offerts ne convenaient pas à tous les organismes fédéraux. Le véhicule polycarburant à l'éthanol 85 et à l'essence est le seul véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement produit dans l'année modèle 2005 et celui-ci n'est pas disponible dans toutes les catégories de véhicules.
2. Par rapport aux catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine varient de 2 466 \$ à 13 881 \$ dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et ils peuvent aller jusqu'à 4 522 \$ pour ceux fonctionnant à l'éthanol 85. Le coût des trousse de conversion au propane et au gaz naturel varie de 4 995 \$ à 6 395 \$. Ces facteurs, joints au fait que la moyenne de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral est assez faible, font en sorte que l'utilisation de carburants de remplacement sera probablement moins rentable.
3. L'efficacité et la qualité des trousse de conversion des véhicules demeurent discutables, étant donné que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle parfois des concentrations plus élevées que celles des véhicules à essence. Les ordinateurs de diagnostic de pointe qui se trouvent à bord des nouveaux véhicules restreignent beaucoup la capacité de l'industrie de convertir adéquatement les moteurs et seul un nombre restreint de centres de conversion étaient accessibles en 2004-2005 (soit 32 répartis dans quatre provinces). C'est pourquoi le gouvernement fédéral préfère nettement les véhicules à

carburants de remplacement produits en usine; en fait 100 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis en 2004-2005 étaient usinés.

4. Les infrastructures de distribution de gaz naturel et de gaz propane sont encore limitées; l'offre de ces carburants à l'extérieur des régions urbaines n'est pas constante et les heures d'ouverture des fournisseurs sont souvent réduites. Au cours de l'exercice 2004-2005, l'éthanol 85 n'était disponible qu'à un seul endroit (Ottawa, Ontario). Les ministères fédéraux installent donc des réservoirs d'éthanol 85 sur des sites gouvernementaux afin d'étendre l'utilisation et la disponibilité de ces carburants de remplacement.
5. La disponibilité et les heures d'ouverture des centres agréés (en vertu des garanties) qui offrent des services d'entretien et de réparation des véhicules produits en usine ou convertis aux carburants de remplacement sont limitées, ce qui restreint l'utilisation de ces véhicules dans de nombreux endroits. Par ailleurs, certains ministères ont signalé que le nombre limité de centres agréés s'est traduit par des coûts d'entretien et de réparation plus élevés.
6. Il arrive que les autorités gouvernementales interdisent l'utilisation des véhicules au gaz propane dans certains endroits, comme les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports.
7. L'ajout d'un réservoir à carburant de remplacement réduit parfois la capacité des véhicules. Par exemple, l'espace de chargement s'en trouve souvent réduit.

3. Conclusion

Au cours de l'exercice 2004-2005, les activités des entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de se conformer entièrement aux exigences de la Loi. Il convient de noter que le gouvernement fédéral les a respectées tous les ans depuis que la Loi est entrée en vigueur en avril 1997.

Le gouvernement fédéral est résolu à continuer d'observer les exigences de la Loi et à faire preuve de leadership pour atteindre tous les objectifs fédéraux en matière d'environnement. L'utilisation accrue de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant à l'aide de ces carburants demeure une priorité pour les ministères et les organismes, dans la mesure où elle est rentable et faisable, compte tenu de leurs besoins particuliers.

Le gouvernement fédéral constate que l'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et de l'infrastructure qui y est associée n'atteint pas encore les niveaux prévus lors de l'adoption de la Loi en juin 1995. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral s'est buté à de nombreux obstacles qui imposent des limites d'ordre pratique à l'utilisation de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Au fur et à mesure que ces obstacles seront surmontés, on pourra sûrement acquérir plus de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour le parc automobile fédéral et se servir davantage de carburants de remplacement dans l'ensemble du gouvernement fédéral.

Accroître l'utilisation de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant à l'aide de ces carburants n'est qu'une des nombreuses mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire les émissions nocives de son parc automobile. Ainsi, parmi les critères maintenant utilisés pour évaluer les soumissions pour les véhicules du gouvernement fédéral, il y a la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre, ce qui accorde un avantage aux véhicules qui ont un haut rendement énergétique.

La modernisation du parc automobile fédéral, grâce à laquelle des véhicules plus neufs, plus propres et à meilleur rendement énergétique remplacent des véhicules faisant appel à une technologie plus ancienne, a mené à une réduction importante des gaz à effet de serre et des émissions nocives à la surface de la terre. Un récent rapport sur le parc automobile fédéral, commandé par Ressources naturelles Canada comme partie intégrante de l'initiative des véhicules du gouvernement fédéral pour mesurer les progrès réalisés par les parcs automobiles du gouvernement fédéral dans le domaine énergétique depuis 1995-1996, a fourni des résultats encourageants. Le rapport fait état d'une réduction générale de 21 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre du tuyau d'échappement (dioxyde de carbone, méthane et oxyde de diazote) durant cette période.

De bonnes pratiques de gestion du parc automobile associées à une approche axée sur le cycle de vie complètent la Loi et garantissent que le gouvernement fédéral acquiert et utilise des véhicules automobiles en respectant l'environnement.



Annexe 1 – Terminologie

On trouve dans la présente annexe la définition de certains termes utilisés fréquemment dans le rapport.

Carburant de remplacement

Aux termes de la Loi, les *carburants de remplacement* comprennent notamment l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité, lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

Aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit la définition donnée ci-dessus du terme carburant de remplacement aux carburants mixtes constitués au moins à 50 p. 100 d'un carburant de remplacement (tel que définit ci-dessus). Cette définition s'applique également aux véhicules polycarburant et bicarburant aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles.

Aux fins de l'utilisation des carburants de remplacement, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit aussi la définition donnée ci-dessus de ce terme au biodiesel et aux carburants mixtes qui incluent n'importe quelle quantité de carburants de remplacement approuvés.

Faisable

L'utilisation d'un carburant de remplacement est jugée faisable s'il peut être démontré que les principales fonctions opérationnelles du véhicule seront remplies.

La définition de la faisabilité opérationnelle variera selon les ministères et les organismes en fonction d'une multitude de variables, dont les profils de déplacement du véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité des carburants de remplacement à tous les endroits où le véhicule doit aller, les lois locales (ou règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule, ainsi que la disponibilité de véhicules ou de trousse de conversion convenables.

Rentable

L'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable s'il peut être démontré que le coût supplémentaire de la conversion d'un véhicule à l'utilisation de carburants de remplacement ou de l'acquisition d'un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement produit en usine sera récupéré grâce aux économies de carburant réalisées pendant la durée utile du véhicule.

Si les économies nettes sont supérieures à 1 \$, l'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable.

Véhicule automobile

Aux fins des rapports prévus par la Loi, *véhicule automobile* s'entend des automobiles, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers ou moyens, et des autobus.

Véhicule bicarburant

Véhicule équipé de deux systèmes d'alimentation distincts qui fonctionne avec l'un ou l'autre carburant (p. ex. un véhicule bicarburant à essence-propane peut fonctionner soit à l'essence, soit au propane).

Véhicule polycarburant

Véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser l'un ou l'autre des deux carburants ou un mélange des deux (p. ex. un véhicule à l'éthanol 85 peut utiliser de l'essence uniquement ou un mélange d'essence et d'éthanol comportant jusqu'à 85 p. 100 d'éthanol).

Annexe 2 – Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant est un sommaire de l'application de la Loi pour l'exercice 2004-2005 par ministères et organismes. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et les organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP, mais qui ne figurent pas dans la liste ci-dessous, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 2004-2005. Ils respectent la Loi, mais leur acquisition de véhicules alimentés aux carburants de remplacement est nulle.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe I			
Affaires indiennes et du Nord Canada	25	2	13
Agriculture et Agroalimentaire Canada	63	11	34
Anciens Combattants Canada	8	0	1
Citoyenneté et Immigration Canada	8	0	4
Défense nationale	848	0	12
Environnement Canada	37	1	3
Industrie Canada	29	0	0
Ministère de la Justice Canada	1	0	0
Pêches et Océans Canada	116	0	7
Ressources naturelles Canada	42	3	12
Santé Canada	82	2	14
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1	0	0
Transports Canada	72	0	16
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	39	2	17
Totaux de l'annexe I	1 371	21	133

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
------------------------	----------------------------	--	---

Annexe I.1

Agence canadienne de développement international	1	0	0
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	4	0	0
Agence de promotion économique du Canada atlantique	7	0	2
Agence des services frontaliers du Canada	53	0	18
Bibliothèque et Archives Canada	1	0	1
Bureau du Conseil privé	3	0	0
Centre des armes à feu du Canada	6	0	6
Commission canadienne des grains	1	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	5	0	0
Développement social Canada	13	0	2
Gendarmerie royale du Canada	1 702	4	25
Office des transports du Canada	1	0	0
Registraire de la Cour suprême du Canada et la partie de la fonction publique du Canada nommée en vertu du paragraphe 12(2) de la <i>Loi sur la Cour suprême</i>	2	0	0
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	46	0	28
Service correctionnel Canada	169	9	49
Statistique Canada	1	0	0
Totaux de l'annexe I.1	2 015	13	131

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe II			
Agence canadienne d'inspection des aliments	333	0	108
Agence du revenu du Canada	32	0	20
Commission canadienne de sûreté nucléaire	1	0	0
Commission des champs de bataille nationaux	1	0	0
Parcs Canada	38	0	1
Conseil national de recherches Canada	7	0	1
Totaux de l'annexe II	412	0	130
Totaux de toutes les annexes	3 798	34	394

Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux

Ministère ou organisme

Toutes les entités du gouvernement fédéral (ministères ou organismes) figurant aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui ont fait l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2004-2005.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères ou les organismes durant l'exercice 2004-2005.

Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable

Le nombre de véhicules acquis en 2004-2005 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux carburants de remplacement qu'aux carburants traditionnels *et* qui peuvent remplir leurs fonctions opérationnelles en utilisant des carburants de remplacement.

Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 2004-2005 qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.

Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi

Le nombre total de véhicules acquis en 2004-2005 qui devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 2004-2005, la Loi prévoit que 75 p. 100 de tous les véhicules acquis pour lesquels il est déterminé que l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

